

Arkivsaknr 19/01855-30
Saksbehandler Kurt Krutnes

Saksgang
Kommune- og byutviklingsutvalget
Kommunestyret

Møtedato
11.08.2020
26.08.2020

Detaljregulering av E8 Sørbotn- Laukslett, vestre trasé, plan 1920

Kommunedirektørens innstilling til vedtak:

Detaljreguleringsplan 1920 – E8 Sørbotn- Laukslett, vestre trasé, med plankart av 01.07.2020 og planbestemmelser av 19.06.2020, vedtas.

Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-12.

Mari Enoksen Hult
Konst. kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for bymiljø

Hva saken gjelder

Saken gjelder endelig vedtak av detaljregulering for E8 på vestsiden av Ramfjorden.

Saksutredning

Sammendrag

Mål for planen

- Tiltaket skal gi bedre fremkommelighet, kortere og sikrere innfartsveg til Tromsø.
- Ny E8 skal føre til forbedret trafikksikkerhet og bomiljø på avlastet veg (dagens E8).
- Ny E8 skal bidra til å redusere utslipp, risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Hovedinnhold

Ny E8 fra Sørbotn til Laukslett er til sammen 9,7 km lang. Dette er 2,6 kilometer kortere enn dagens E8. Vegen anlegges med 10 m bredde og midtrekkverk i samme standard som i Lavangsdalen, og klargjøres for fartsgrense på 90 km/t. Det legges opp til fire forbikjøringsfelt, to i hver retning. Brua over Ramfjorden får lengde på ca. 870 m.

På strekningen bygges det flere mindre bruer som alle gir tilgjengelighet til utmark under E8.

Det etableres også skredsikring i form av støtteforebygninger i fjellsiden, samt to skredvoller langs vegen og sikringstiltak ved skredelver. Planlagt veglinje følger vegtrasé iht. kommunedelplan for E8 Ramfjord, plan 0240, med konsekvensutredning, vedtatt 26.03.2008

Utfordringer

Det har vært fokus på **klimaendringene** ved bl.a.

- å ta hensyn til fremtidig nedbørsituasjon, og tilrettelegge for lokal håndtering av overvann.
- vurderinger av skredfare og planlegging skredtiltak iht. nye retningslinjer for skred.

Øvrige utfordringer i planarbeidet:

- Etablering av **gode koblinger** mot eksisterende E8, fv. 7902 og lokalvegnettet.
- **Minimere barrierevirkninger** av ny veglinje, ved å etablere adkomster for landbruk og friluftsliv.
- Tilrettelegging for løsninger som kompenserer **ulempen for reindriften**.
- Beregning av støy og planlegging av **støytiltak**
- **Sikring av drikkevannskilder**, slik at omlegginger av vannforsyning kan gjennomføres før anleggsstart.
- **Begrense reduksjon av naturkvaliteter**, som bløtbunnsfjære og ålegraslokalitet ved Leirbakken, og sikre naturarealer ved elve- og bekkefar.

Vurdering

- Nylige funn av automatisk fredede kulturminner liggende i anleggsområdet, forhindrer at planen kan vedtas før kulturminnene er formelt frigitt. En har valgt å ta dette arealet ut av planen, slik at reguleringsplanen blir vedtatt i rett tid i forhold til Nasjonal transport plan (NTP). Planarealet som er tatt ut vil bli behandlet separat i kommunestyret etter at kulturminnet formelt er frigitt.

Planen er tilfredsstillende løst med hensyn til rasjonell veglinje og koblinger til eksisterende veger, tilstrekkelige adkomster til utmark og akseptable løsninger for å ivareta drikkevann, natur og miljø.

Det blir også gjennomført tiltak mot flom og skred for å gi en sikker vegløsning.

01 Saksdokumenter		Dato:/år
Vedlagte saksdokument (ikke uttømmende)	01. Oversiktskart + lokaliseringskart	01.07.2020
	02. Reguleringsplankart	01.07.2020
	03. Reguleringsbestemmelser	19.06.2020
	04. Forslagstillers planbeskrivelse:	01.07.2020
	05. ROS-analyse	26.03.2020
	06. Merknadsoversikt	01.07.2020
	Fagrapporter: Fagrapporter og andre dokumenter er tilgjengelig på link til statens vegvesens hjemmeside: https://www.vegvesen.no/Europaveg/e8ramfjord/Planer-og-dokumenter	
	Geoteknikk Leirbakken	2020
	Geoteknikk Sørbotn - Hans Larsa-nes	
	Geoteknikk E8 Bru over Ramfjord	2020
	Fagrapport E8 Ramfjord - naturmangfold, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv,	2011
	Ålegras i Ramfjorden, Akvaplan-Niva	2020
	Skred E8 Sørbotn-Laukslett	2020
	Vannhåndtering for ny E8	2020
	Mulige konsekvenser på hydromorfologiske parametere i Ramfjorden	2020
	Hydrofysiske og miljømessige konsekvenser av etablering av bru over Ramfjorden, Akvaplan-Niva	2006
	Støyrapport	2020
	Samisk fjordbosetning og utmarksbruk i Gáranasvuotna/Ramfjord	2020
	Støyrapport	2020
	Konsekvensutredning, tema reindrift,	2020
	Tabell med beskrivelse av arealformål	
	Grunneierliste E8 Ramfjord	

Berørte planer og planstrategiske dokument	Kommuneplanens arealdel (KPA) 2017-2026	29.03.17
	Kommunedelplan 0240 for E8 Sørbotn - Laukslett (trasévalg)	23.03.08
	Kommunedelplan 0210 for Ramfjord (arealplan)	21.03.14
	Industriområdet på Leirbakken, plan 1716	11.12.12
	Planprogram E8 Sørbotn – Laukslett, vestre trasé	17.03.20
	Svar på oppdrag fra Nye Veier AS og Statens vegvesen	01.10.18
	Brev fra Statens vegvesen til Tromsø kommune	16.11.18
	Brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen	09.09.19
	Brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen	03.12.19

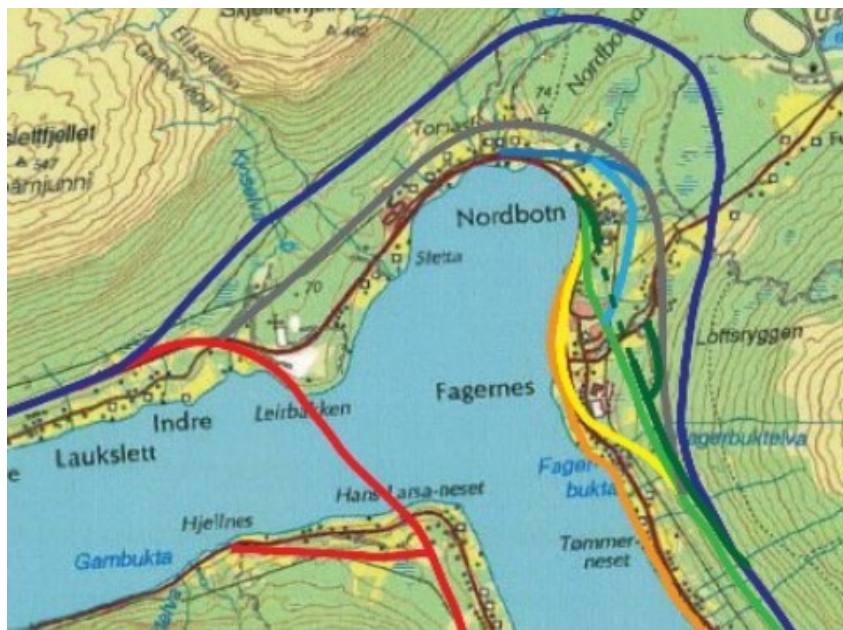
02 Planfakta	
Veg	Vegens utstrekning: 9,8 km
	Vegbredde 10,0 m, veg klasse H1
	Fire forbikjøringsfelt, to i hver retning
	Ingen direkteavkjørsel langs vegen.
	To stopplommer i sørgående retning
	Belysning av brua og kryssområdene
	Kollektivholdeplass og parkering på Leirbakken
Bru	Bru over Ramfjord med lengde 870 m, bredde 12,5m (H5), lengdefall 2,5 %. Pilarbru med 40 m seilingsløp og 20 m seilingshøyde
	Ni bruer over elver og dalsøkk
Skred	Seks skredløp sikres med forebyggende tiltak. Skredforebygning på Storkollen Skred- og fangvoller ved Mostad Skred-, fangvoller og bremsekjegler ved Skredelva
Bygninger	27 bygninger vil ha mer enn 55 dB på deler av fasaden, og vil ha krav på støytiltak. To boligeiendommer må innløses En eldre sommerfjøs på Hans Larsa-neset og en eldre bygningsmasse på Leirbakken må rives.

03 Beskrivelse av planprosessen		Dato:
	Oppstartsmøte med Byutvikling	16.12.2019
	Annonisert oppstart av planarbeid	19.12.2019
	Planprogram til høring og offentlig ettersyn 19.12.2019 - 06.02.2020	19.12.2019
	1. møte i planforum	23.01.2020
	Folkemøte	27.01.2020
	Mottatt planprogram med merknader	14.02.2020
	Planprogram fastsatt av formannskapet	17.03.2020

	Komplett forslag til reguleringsplan lagt ut til høring og offentlig ettersyn av SVV	28.04.2020
	2. møte i planforum	14.05.2020
	Offentlig ettersyn i seks uker: 28.04 - 09.06.2020	09.06.2020
	Merknader vurdert av SVV og planmaterialet revidert. Mottatt	19.06.2020

Planprosessens spesielle sider

Planarbeidet har pågått i varierende tempo i over 30 år, hvor et utall traséer er vurdert.



Figur 1 Alternativer som har vært utredet opp gjennom historien. Kart: Statens vegvesen

Statens vegvesen har inngått en avtale med Tromsø kommune, hvor det gis direkte anledning til å legge planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 3-7.

Deler av konsekvensutredningene er utført tidligere ifm. utarbeidelsen av kommunedelplaner for området (0240).

Statens vegvesen har vurdert merknadene i samarbeid med Tromsø kommune.

Vegen skal anlegges uten bruk av bompenger.

04 Plan- vurdering

Virkninger og konsekvenser

I planarbeidet er virkninger av tiltaket og konsekvenser vurdert. Dette kan kort oppsummeres slik:

- Samlet sett vil den nye vegstrekningen forringe landskapsbildet, mens reiseopplevelsen vil forbedres grunnet enklere trafikkbilde og spektakulær utsikt.
- For nærmiljø og friluftsliv er reduksjonen i trafikk på gamle E8 spesielt gunstig for boligbebyggelsen og myke trafikanter langs gamle E8, tettstedet Fagernes og Nordbotn. Ny E8 vil imidlertid fungere som en barriere for friluftsliv på oversiden av ny E8. Dette er til en viss grad avbøtt med kryssingsmuligheter under vegen.
- Naturmangfold. Det er hovedsakelig bløtbunnsområdet og forekomsten av ålegras utenfor Leirbakken som gir negativ konsekvens av tiltaket for naturmangfold.
- Veglinja skjærer gjennom og medfører negativ konsekvens for tre kulturmiljøer. Størst negativ konsekvens er på Leirbakken og Hans Larsa-neset, hvor eldre bygninger av lokal kulturhistorisk verdi blir direkte berørt.
- Tiltaket vil føre til begrenset reduksjon i jordbruksareal.
- For reindrift vil tiltaket ha konsekvenser for dagens flyttlei. Disse avbøtes i stor grad med etablering av overgang i Lavangsdalen.

Bakgrunn

Dagens E8, mellom Sørbotn og Laukslett på østsiden av Ramfjorden, er smal og ligger i et tett bebygdt område. De fleste boligene har egen avkjørsel til E8. Innbyggerne er utsatt for støy og støv. Det mangler tilbud for myke trafikanter på mesteparten av strekningen. Strekningen er ulykkesutsatt.

Vegens lave standard, høyt antall avkjørsler og relativt høye trafikkmengde, gjør at store deler av strekningen har redusert hastighet. Dette gir dårlig fremkommelighet og lengre kjøretid.

Beskrivelse av ny E8

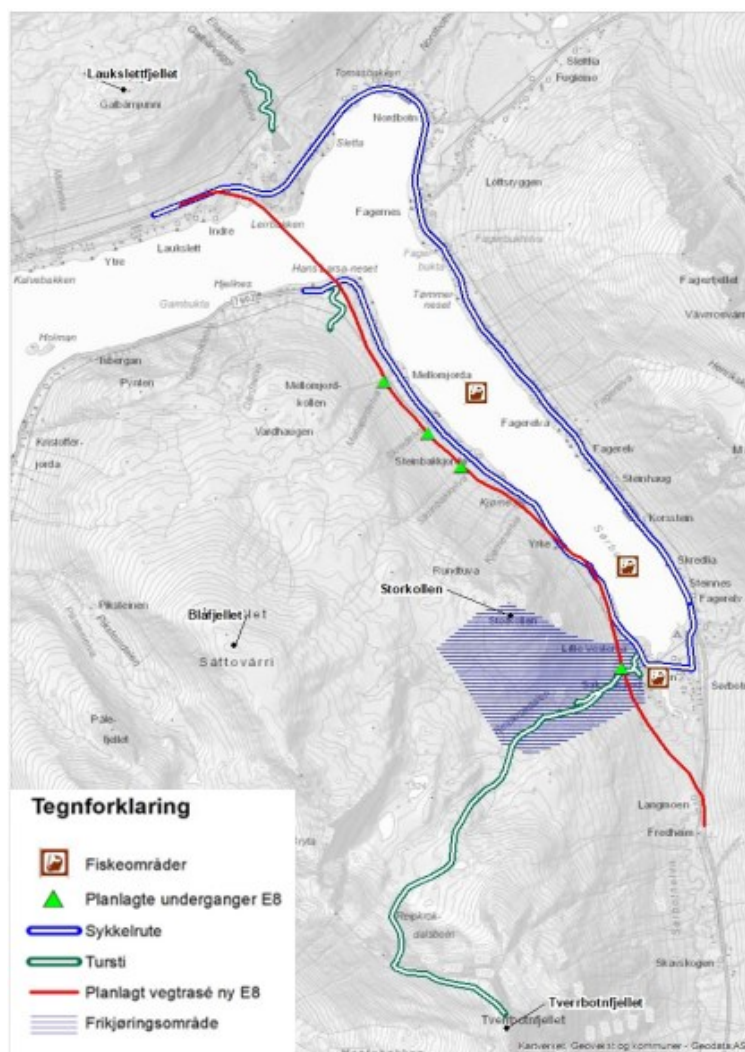
Viser til vegvesenets planbeskrivelse kap. 5.1 for detaljert [beskrivelse av vegføring og inngrep i terrenget](#). ([link](#))



Figur 5-7 E8 ved Storkollen med forskjøvet fv. 7902 til høyre i illustrasjon. 3D-modell. Statens vegvesen

Planområdet berører tre friluftsområder som er kartlagt etter metodikk fra Miljødirektoratet. Dette er friluftsområdene Blåfjell, Ramfjorden og Lavangsdalen.

Vinterstid ligger det normalt fjordis på strekningen fra Hans Larsa-neset til Sørbotn, som brukes til isfiske. På vestsiden av Ramfjorden er det flere topper og områder som egner seg for skikjøring og fotturer. Den mest populære er Storkollen. Denne er et populært turmål grunnet gode snøforhold og nærhet til veg. Andre populære fjelltopper i området vest for Ramfjorden, er Blåfjellet og Tverrbotnfjellet. Fra parkeringsplassen ved ASKO, på nordsiden av Ramfjorden, er det adkomst til Laukslett fjellet og Tromsdalstinden.



Figur 5 -39 Kart for tema nærmiljø og friluftsliv. Det er spredt bosetting innenfor planområdet, friluftaktiviteter er knyttet til fiske, turgåing og skikjøring. Kilde: Statens kartverk

Ved gjennomføring av ny E8 vil det opprettholdes et vegetasjonsbelte under bru over Sørbotnelva, for å sikre passasje for fiske/turgåing/skigåing. Eksisterende sti langs Reipkrokkelva skal legges om, der hvor den kommer i konflikt med vegtiltaket. Eventuell påvirkning av isforholdene som følge av ny bru, er vurdert i egen rapport (Akvaplan-Niva 2016), der det konkluderes med at brua ikke vil endre isforholdene i

Kulturarv

fjorden nevneverdig. Tiltaket vil derfor ikke få noen negativ effekt på isfiskeaktiviteten.

Ny veg vil, som følge av midtrekkverk, skape en barrierevirkning for ferdsel mellom utmarksområdene som avskjæres av vegen. Avbøtende tiltak vil være krysningspunkter under E8 ved Sørbotnelva, Reipkrokelva, Steinbakkkelva, Skredelva og Mellajordelva. Vegens standard gir begrenset med stopp- og parkeringsmuligheter på strekningen, men det vil fortsatt være mulighet for avkjørsel til dagens fylkesveg både fra Hans Larsa-neset og fra Sørbotn. Dagens parkering ved Sørbotn blir ikke berørt av planen. På Hans Larsa-neset avsettes det areal langs fv. 7902 ved starten av brua, som i anleggsfasen blir brukt til rigg- og anleggsområdet. Her kan det tilrettelegges for utfartsparkering etter behov senere. Syklister og andre myke trafikanter anbefales ved skilting å bruke fylkesveg og eksisterende E8, da trafikken vil være langt lavere her. Det blir likevel ikke forbud mot myke trafikanter på ny veg.

Kulturarv er et overordnet tema for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap.

Troms og Finnmark fylkeskommune har gitt innspill om at kulturminneundersøkelsene som de har ansvar for (norske kulturminner), er oppfylt.

Norges arktiske universitetsmuseum har utført marinarkeologiske undersøkelser. Det er ikke registrert funn i områder hvor vegen vil medføre sjøfylling.

Sametinget har varslet behov for ytterligere undersøkelser, da det siden 2011 har vært betydelig metodeutvikling innenfor samisk kulturhistorisk registrering og bygningsvern.

Alle undersøkelsene av samiske kulturminner er ikke avsluttet pr. juni 2020, men det er registrert nye funn av fangstgroper i Sørbotn. Dette er kulturminner som er automatisk fredet etter kulturminneloven, hvor reguleringsplan ikke kan vedtas før kulturminnene er frigitt av kulturvernmyndighetene.

Det er strengt nødvendig at reguleringsplanen for E8 vedtas i august 2020, for å sikre at veganlegget blir prioritert i kommende Nasjonal transportplan (NTP). Av denne grunn tas området med automatisk fredete kulturminner ut av plankartet, slik at reguleringsplanen kan godkjennes av kommunestyret. Den delen, som tas ut av planen, vil bli fremlagt for kommunestyret etter at kulturvernmyndighetene formelt har frigitt de fredede kulturminnene, noe som gjøres i september eller oktober 2020.

Planforslaget er i direkte konflikt med en eldre bygningsmasse på Leirbakken og et sommerfjøs på Hans Larsa-nes. Disse bygningene må følge fjernes.



Figur 5-43 Kulturmiljø i Sørbotn. Gule, røde og grå trekanter markerer SEFRAK-registrerte bygninger. Rød rune-R markerer automatisk fredete kulturminner. Grå rune-R markerer kulturminne med uklar vernestatus. Kart: Askeladden

Viser til vegvesens planbeskrivelse kap. 5.12 for detaljert beskrivelse av [kulturarv](#)

Naturressurser

Etablering av 10 km europaveg, med en anleggsbredde på 50 m, vil medføre tap av naturressurser. Følgende arealer går tapt:

- 20 daa fulldyrket mark
- 7 daa innmarksbeite
- 24 daa dyrkbar jord
- 814 daa løvskog

Viser til vegvesens planbeskrivelse kap. 5.13 for [detaljert beskrivelse av naturressurser](#) ([link](#))

Landskaps-bilde

Viser til vegvesens planbeskrivelse kap. 5.9 for detaljert beskrivelse og analyse av vegens virkning på [landskapsbilde](#). [link](#)



Figur 5-34 Fra Fagernes mot vest. Hans Larså-neset til venstre, Leirbakken til høyre. 3D-modell: Statens vegvesen

Skred og overvann

Det er foretatt vurderinger av skredsituasjonen for nye E8. Nødvendige sikringstiltak er beskrevet detaljert i egen vedlagt skredrapport:

Skred, E8 Sørbotn-Laukslett, Ramfjord – vestre alternativ (B11172-SKRED-01)

Viser til vegvesenets planbeskrivelse kap. 5.5 for detaljerte opplysninger om [skred](#). ([link](#))



Figur 5-19 Skredområde Storkollen, april 2020. Foto: Ole-André Helgaas

Drikkevanns- håndtering

Flere av bekkene/oppkom fungerer i dag som drikkevannskilder for beboerne langs fv. 7902. Prosjektet er derfor i gang med identifisering av alle berørte brønner og prøvetaking av vann for å dokumentere vannkvalitet. Prosjektet ønsker å ivareta alle drikkevannsbrønner så langt det er mulig. Brønner som ligger slik til at de ikke kan erstattes med annet overflatevann, vil bli erstattet med borebrønner. Kartlegging skjer i samarbeid med Mattilsynet.

Grunnforhold

Det er utarbeidet tre geotekniske rapporter som omhandler grunnforholdene:

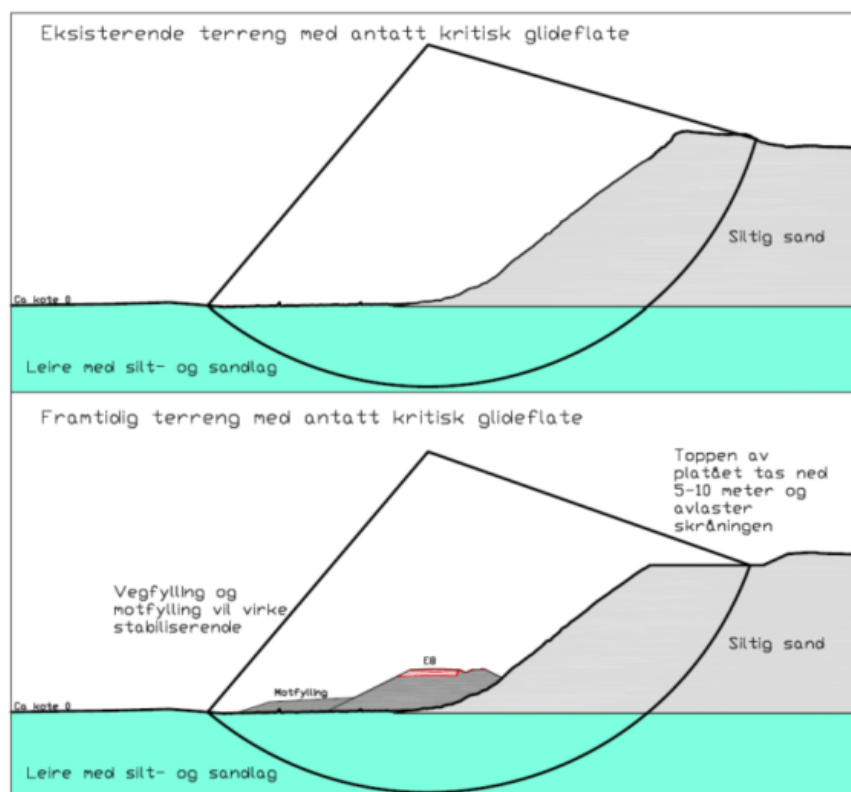
- E8 Sørbotn–Laukslett, vestre trasé. Leirbakken (B11172-GEOT-01)
- E8 Sørbotn–Laukslett, vestre trasé. Sørbotn–Hans Larsa-nes (B11172-GEOT-02)
- E8 Bru over Ramfjord. (2005062864-201)

Disse er vedlegg til reguleringsplanen.

Mer detaljerte beskrivelser er å finne i vegvesenets planbeskrivelse kap. [5.3 Grunnforhold](#) ([link](#))

Dalbunnen i Lavangsdalen er en elveavsetning. Her er det faste masser under et topplag av silt og noe torv. Vestsiden av dalen mot Sørbotn består av både morene, torv og noe breelvavsetning. Videre til Hans Larsa-nes varierer grunnen mellom skredmateriale og morene. På store deler av strekningen er det et topplag av masser av silt og sand. Fjordbunnen mellom Hans Larsa-nes og Leirbakken har varierende grunnforhold. Det varierer mellom siltig sand, sandig silt samt innslag av leirige jordarter. Det er større innslag av leire på nord enn på sørsiden av fjorden. Det er hovedsakelig høy bor motstand fra få meter under dagens sjøbunn.

Veganlegget vil ikke legge seg inn i Leirbakken med skjæring inn i massene. Vegen legges på fylling, på siden av skråningen, med en motfylling som sikrer stabilitet.

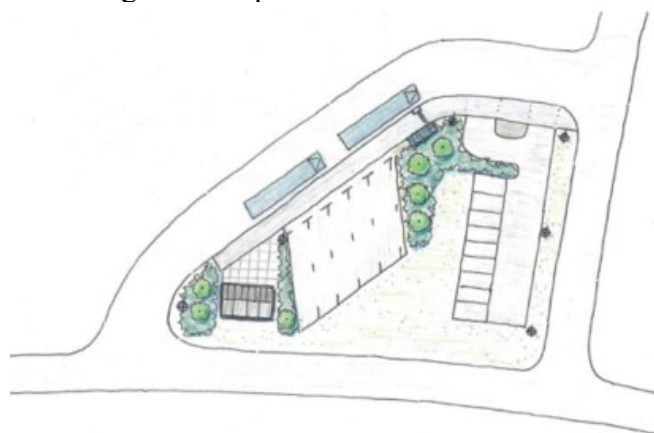


Figur 5-18 Totalstabilitet på Leirbakken, Vegfylling og motfylling vil stabilisere skråningen.

Illustrasjon: Statens vegvesen

-Universell utforming og tilrettelegging for kollektivtrafikk

Kollektivholdeplassen på Leirbakken er plassert i gunstige terrengforhold med tanke på tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Statens vegvesen har i samarbeid med Troms og Finnmark fylkeskommune, Samferdselsdivisjonen, utarbeidet en skisse som muliggjør universell utforming av holdeplassen.



Figur 5-15 Skisse av mulig løsning kollektivholdeplass.

Illustrasjon: Erik Axel Haagenen, Statens vegvesen

Folkehelse, Støy

Det er gjennomført beregninger for å se på støybelastningen på boligene langs den nye traséen. Støvvurderingene er gjort i samsvar med Klima- og miljødepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)», med tilhørende veileder M-128 samt Vegdirektoratets rundskriv for praktisering i Statens vegvesen.

	Støygrensene skal, så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kost-nytte vurderinger, tilfredsstilles. Det er 35 bygninger som er beregnet til å ha Lden 55 dB eller høyere på deler av fasaden og kan ha krav på støytiltak (se tabell 5 i støyrapporten). Det vil bli gjort en grundigere vurdering av disse boligene før bygging av ny E8 blir igangsatt, for å sikre at alle disse bygningene har tilfredsstillende uteområde med tanke på lys og støy. I forbindelse med den grundigere vurderingen må det også sikres at innendørsstøynivå i rom med støyfølsom bruk ikke bør overskride 30 dB som følge av ny E8.
Luft og klimagass-utslipp	Luftforurensning er ikke spesielt vurdert, da årsdøgnetrafikken (ÅDT) er lav og det ikke er krav til egne utredninger der trafikken er lavere enn 10.000 ÅDT. Strekningen Sørbotn- Hans Larsa-neset er beregnet å ha en trafikkmengde på 5200 ÅDT i 2045.
ROS	Det helhetlige risikobildet viser noen utfordringer med ulike typer skred og grunnforhold. Eksisterende undersøkelse og plan for videre undersøkelser viser at dette er håndterbart, se fagrapporter skred og grunnforhold. Ellers er risikobildet på strekningen positiv med tanke på trafikk sikkerheten og samfunnssikkerheten. Endringen i risikobildet sammenlignet med dagens E8 er primært at trafikk sikkerheten forbedres for folk som bor langs dagens E8 i Ramfjord. Trafikk sikkerheten for trafikantene langs E8 vil også bli bedre, spesielt med tanke på møteulykker og utforkjøringsulykker. Konklusjonen er at dette prosjektet gir bedre samfunnssikkerhet enn dagens vegtrasé, da det gir enda en omkjøringsmulighet. At det bygges nytt veganlegg med fartsgrense 90 km/t og kortere avstand, gjør at nødetater fortere kan rykke ut i Lavangsdalen og sør for dette området. Likeså vil ambulanser som er stasjonert i Nordkjosbotn, og andre steder øst og sør for Nordkjosbotn få kortere kjøretid mot UNN.
Samisk fjordbosetning og utmarksbruk	Området som berøres av planforslaget omfatter en rekke eldre bygg, fra Leirbakken til Oarjje Luokta/Sørbotn. Disse skal befares av Sametingets avdeling for kulturminner, areal og miljø i løpet av 2020. Bygg og konstruksjoner som identifiseres som samiske vil da kunne fredes som samiske kulturminner. Planforslaget anses å ha noe negative virkninger for samisk fjordbosetning og utmarksbruk på Lauksletta og på Hans Larsa-neset, og litt/ingen negative virkninger i Oarjje Luokta/ Sørbotn. Disse virkningene omfatter støy og luftforurensning, og atskilling av boliger fra beite, bær og skogområder. For å bøte på noen av disse virkningene foreslås følgende tiltak: 1) Støyskjerming mot boligområder på Lauksletta, på Hans Larsa-neset og på Sakariasjorda.

Naturmangfold

- 2) Tiltak for å sikre trygg vannforsyning til boliger langs traséen, som ikke er tilkoblet et kommunalt vannsystem.
- 3) Tiltak for å sikre trygg og god tilgang fra boligområde på nedsiden av ny E8-trasé gjennom Hans Larsa-neset, og skog og landbruksområde på oversiden av vegen.

Innenfor planområdet er det registrert et mindre parti gråor- heggeskog, forekomster av kalkkrevende vegetasjon, enkeltområder med høy tetthet av spurvefugl og forekomster av flere arter rovfugl. I sjøområdet berører planområdet deler av en viktig bløtbunnsområde og en av tre ålegressforekomster i Ramfjorden.

Vegens virkning på naturmangfoldet er vurdert opp imot kravene i naturmangfoldsloven, og det er ikke påvist forhold som strider imot innholdet i loven.

Det skal bl.a. gjøres. avbøtende tiltak ved kryssing av bekker og elver, slik at skade på kantvegetasjonen blir redusert. Ålegressforekomsten ved Leirbakken vil bli skjermet med siltgardiner for å unngå at forekomsten ikke blir dekket av løsmasser/slam. Vegtraséen er trukket vekk fra fjorden ved Storkollen, slik at en unngår store fyllinger i sjø, og slik at en reduserer avtrykket på fjæresonen.

Rekkefølgekrav

Bestemmelsene stiller krav om at berørte drikkevannskilder skal være på plass før anleggsarbeidene starter, og at tiltak for skjerming av støy skal være ferdigstilt før vegen tas i bruk.

Bruer

Det skal anlegges 10 bruer og kulverter i tilknytning til vegtraséen, inkludert en 870 m bru over Ramfjorden.

Tabell 5-4 Oversikt over bruene og plassering langs hovedvegen

Navn (Foreløpig)	Ca. profilnummer	Ca. lengde	Formål
Mostad bru	360	15	Anleggsbru. Blir ny privat adkomst til eiendommer over Sørbotnelva.
Sørbotnelva bru	490	50	Føre E8 over Sørbotnelva og privat veg.
Sakariasjorda jordbrukskryssing	1630	25	Adkomst til utmark over E8.
Reipkrokkelva bru	2040	80	Føre E8 over Reipkrokkelva, gi passasje for reindrift og adkomst til turområder
Steinbakkkelva bru	5000	20	Føre E8 over Steinbakkkelva og løp for sørpeskred. Adkomst utmark etableres under bru.
Skredelva bru	5510	20	Føre E8 over Skredelva og løp for sørpeskred.
Mellajordelva bru	6250	20	Føre E8 over Mellajordelva og løp for sørpeskred. Adkomst utmark under bru.
Ramfjordbrua	7900	870	Føre E8 over Ramfjorden.
Kulvert under fylkesveg	8840	15	Knytte lokalvegnett sammen med fylkesveg og industriområde
Laukslett vegkulvert	9070	20	Føre E8 over kommunal veg.

Bruene vil ha en bredde på 12,5 m, H5-standard, som å muliggjør en ev. fler-felts veg i framtiden.

Eksisterende private bru ved Mostad vil bli erstattet med ny bru, og dagens undergang til utmark i samme område vil etableres via skredvollen lengere nord.

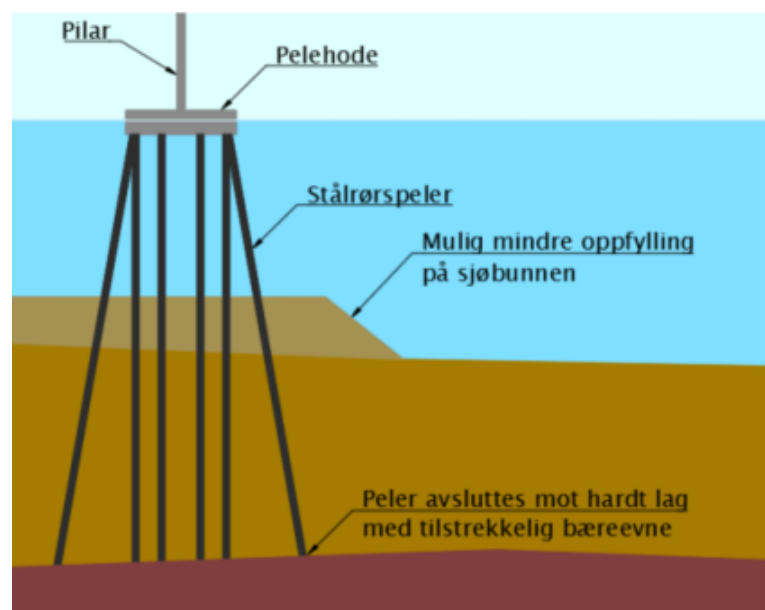


Figur 5-24 Bru over Reipkrokelva. 3D-modell: Statens vegvesen

Brua over Ramfjord bygges som en rettlinjert konstruksjon med lengde på 870 m og et lengdefall på 2,5 %. Brua bæres av pilarer i fjorden. Antallet pilarer vil være fra seks til tolv, avhengig av om en velger betongbru eller stålbru. Seilingshøyden er 20 m.

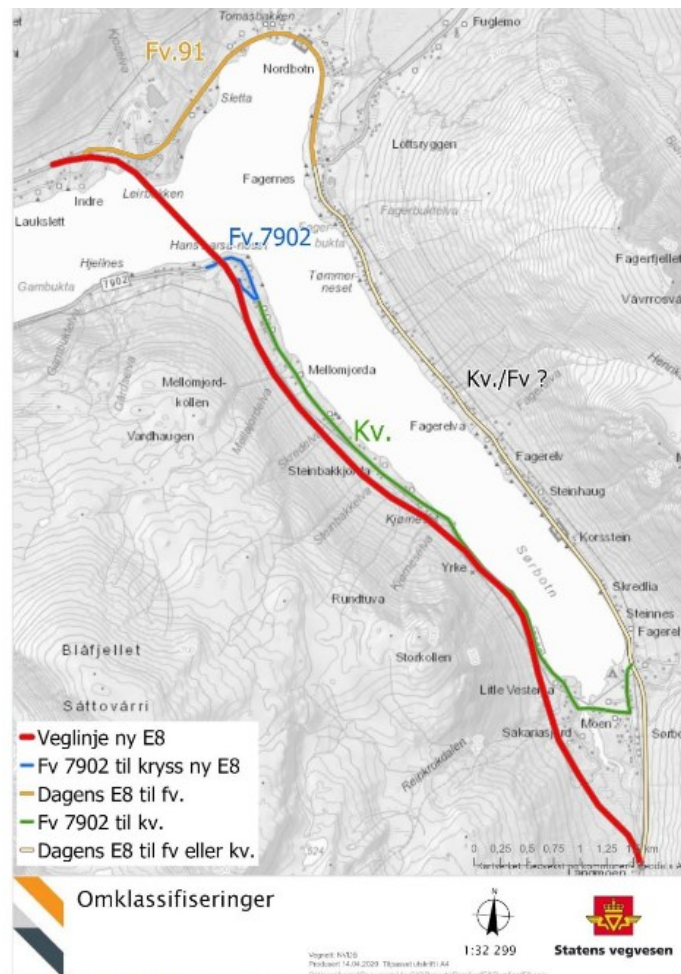


Figur 5-22 Bru over Ramfjorden. 3D-modell: Statens vegvesen



Figur 5-23 Prinsippskisse frittstående pelegrupper. Illustrasjon: Statens vegvesen

Belysning, kabler og ledninger	Kryssene ved Mostad, Hans Larsa-neset og Leirbakken, samt brua over Ramfjorden, skal belyses. Mastefargen skal i hovedsak være grå, men det er ønskelig å benytte samme konsept som i Lavangsdalen, med en annen farge i kryssområdene.
Massehåndtering, rigg og anleggsområder	Det er utført undersøkelser og vurderinger av brukbarheten til tilgjengelige masser i området. Hensikten med vurderingene er å kartlegge egenskapene og kvaliteten til materialforekomstene innenfor reguleringsplanen og i områder i nærheten. Dette for å sikre best mulig massedisponering, økonomi i prosjektet og en gjennomføring av prosjektet som gir minst mulig utslipp av klimagasser gjennom produksjon og transport av masser. Vurderingene er innledende og må hensyn tas i videre planlegging og prosjektering. Riggområder kan opprettes innenfor avsatt areal til rigg og anlegg, f.eks. på Hans Larsa-neset og Leirbakken. I tillegg er det aktuelt å leie areal hos private aktører utenfor planområdet.
Naboskap og byggegrenser	To eiendommer blir direkte berørt og må innløses (27/4 og 39//9). 27 boliger vil bli liggende så nær ny E8 at skjermingstiltak vil bli nødvendig. E8 anlegges uten direkte adkomster til eiendommer, men det opprettes egen tilgang til utmark under E8 ved bruer over elveløp eller stopplomme fra E8. Byggegrense langs E8 vil være 50m fra senterlinje veg.
Omklassifisering av veg	I forbindelse med etablering av ny E8 vil dagens E8 bli omklassifisert til fylkesveger og kommunale veger. 1. Planlagt ny E8 fra Sørbotn til Laukslett blir klassifisert som Europaveg 8. 2. Dagens E8 mellom kryss fv. 91 på Fagernes og til kryss Leirbakken foreslås omklassifisert til fv. 91. 3. Dagens E8 mellom kryss fv. 91 og til kryss i Sørbotn (Mostad) foreslås omklassifisert til fylkesveg eller kommunal veg. 4. Dagens fylkesveg 7902 fra kryss Sørbotn til kryss Hans Larsa-neset foreslås omklassifisert til kommunal veg. Vegen legges på fylling mot sjøen i en lengde på ca. 1300 m forbi Storkollen. Her får vegen en bredde på 4 m (+ vegskulder) med møteplasser. Fv. 7902 fra Andersdalen føres opp til E8 på Hans Larsa-neset og denne påkoblingen blir klassifisert som fv. 7902.



Figur 5-44 Forslag til omklassifisering. Kart: Statens vegvesen

Risiko, sårbarhet
og sikkerhet
(ROS-analyse)
Konsekvens-
utredning
Finansiering og
anleggsperiode

Viser til kapittel 6 i vegvesenets planbeskrivelse

Viser til kapittel 7 i vegvesenets planbeskrivelse

Prosjektet er tildelt 20 millioner kroner til forberedende arbeider, og det er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 med oppstart i første seksårsperiode. Regjeringen har besluttet at tiltaket skal gjennomføres uten bompenger (bompengeforliket sept. 2019)

Store deler av vegstrekningen vil gå i jomfruelig terreng og anleggsarbeidet vil ikke hindre trafikkavviklingen på dagens E8. Det vil være to områder som kommer i konflikt med trafikken på E8 og tilstøtende veger. Det gjelder ved Mostad, påkobling til eksisterende veg i Lavangsdalen og påkobling til eksisterende E8 ved Laukslett. Foruten dette vil trafikken kunne gå på eksisterende veg mens ny E8 bygges. Det vil være en del anleggstrafikk langs eksisterende fv. 7902.

05 Vurdering av merknader

Det er innkommet 20 merknader, sju merknader fra offentlige instanser og 13 fra private parter. Det er ikke meldt inn innsigelser til reguleringsplanen. [link](#)

De fullstendige merknadene er gjengitt i Statens vegvesens planbeskrivelse og merknadshefte

Her gjengis en kortversjon av merknadene og administrasjonens konklusjoner.

Kystverket

Merknadene kommenteres i kursiv skrift.

Kystverket gjør oppmerksom på hvilke tiltak som er søknadspliktig iht. ny havne- og færvannslov (HFL). Seilingshøyden under brua er tidligere godkjent. Kystverket har for øvrig ingen merknader.

Universitetet i Tromsø

Merknaden tas til orientering.

Universitetet i Tromsø har foretatt marinarkeologiske undersøkelser av fyllingsarealer i sjø, og har ikke påvist automatisk fredete kulturminner i tiltaksområdet.

NVE

Merknaden tas til orientering.

NVE har følgende merknader til skred, kvikkleire, flom og vassdragstilpasning:

- Skred i bratt terreng: De ber om økt sikring mot flom og skred av enkelte vassdrag, særlig på nedsiden av veganlegget, f.eks. Steinbakkelva.
- Kvikkleire: NVE merker seg at det ikke er funnet sprøbruddmateriale (kvikkleireforekomster) på strekningen Sørbotn- Hans Larsa-neset. De mener tiltakene med motfylling mot veg ved Leirbakken stabiliserer området i forhold til sensitiv leire med høy styrke som finnes på stort dyp. Utført tredjepartskontroll gir sikkerhet for at det er utført korrekte vurderinger av tiltak.
- Flom: NVE er tilfreds med at bruene over vassdrag er økt i lengde. Dette bedrer sikkerheten ved 200-års flom.
- NVE minner om at sikkerhet knyttet til grunnforhold må ivaretas i anleggsfasen, og viser til deres veileder.

Økt sikkerhet knyttet til flom og skred i bratt terreng er tatt til etterretning, og øvrige forhold er tatt til orientering.

Tromsø kommune, vegkontoret

Kommunens vegkontor har befart de vegstrekningene som ev. skal omklassifiseres til kommunal veg etter at ny E8 blir etablert. Det er levert en rapport over nødvendige tiltak som må utføres av Statens vegvesen før ev. overtagelse av vegstrekningene.

Statens vegvesen har tatt rapporten til etterretning, og vil følge dette opp i dialogmøter i forkant av overtagelse.

Merknaden tas til orientering.

Sametinget er fornøyd med at det er utarbeidet konsekvensutredning for reindrift og egen rapport for samisk fjordbosetting og utmarksbruk. De er videre fornøyd med at reinbeitedistriktet, og andre samiske interesser, har vært involvert i utredningene og innhenting av kunnskap.

- Sametinget påviser at reindrifas flytt- og trekkleier blir berørt av veganlegget.

Det er i samarbeid med reinbeitedistriktet foreslått avbøtende tiltak som sikrer videre drift, bl.a. utbedring/flytting av flyttlei. Tiltakene er lagt inn som bestemmelser i planen, og det er lagt inn krav til evaluering etter en tids bruk.

Merknaden er tatt til følge.

- Rapporten om samisk fjordbosetting og utmarksbruk viser at reguleringsplanen medfører noen negative konsekvenser, spesielt i forhold til Lauksletta og Hans Larsa-neset.

Alle foreslåtte avbøtende tiltak fra rapporten er tatt med i planforslaget.

Merknadene tas til orientering.

- Kulturminner:

Sametinget har klargjort at tidligere samiske kulturminneundersøkelser ikke har vært fullstendige. De har behov for ytterligere undersøkelser av enkelte bosetninger som tidligere er betegnet som norske. Deler av Sørbotn må også undersøkes nærmere mht. kulturminner.

Undersøkelsen ble utsatt til våren 2020, men er forsinket på grunn av snødekt mark. Det bes om å få utsatt høringsfrist iht. kulturminneloven med inntil fire måneder.

Det er kommet melding om mulige funn. Tromsø kommune og Statens vegvesen vil utvide høringsfristen ytterligere, men vil ta ut av planen det området som innehar automatisk fredede kulturminner. En vil deretter søke om frigivelse av de funn som ligger i anleggsområdet for vegen.

Konklusjonene fra siste kulturminnerapport vil bli fulgt opp med hensynssoner i plankartet.

Ønsket om utvidet merknadsfrist tas delvis til følge.

Troms og Finnmark
fylkeskommune

- Troms og Finnmark fylkeskommune mener at det vil være naturlig med behov for nye boligområder på vestsiden av Ramfjorden, og at en konsekvens vil være behov for regulering av gang- og sykkelareal bl.a. på Ramfjordbrua.

Tromsø kommune har ikke avsatt arealer for boligbygging på vestsiden i gjeldende kommuneplan, og har heller ingen boligstrategi som tilsier en slik boligetablering i fremtiden. Behovet for gang- og sykkelveger knyttet til E8 er svært begrenset, og står ikke i forhold til de kostnader dette ville medføre. Ramfjordbrua har felt på 2,5 m fra hvitstripa til rekkverk som kan benyttes for syklende.

Merknaden tas ikke til følge.

- Fylkeskommunen synes kollektivholdeplass/kollektivknutepunkt på Leirbakken er tilstrekkelig avklart.
- Det bes om at riggområdet på Hans Larsa-neset anordnes for senere å kunne benyttes som areal for utfartsparkering.
- Fylkeskommunen påpeker det bør tilordnes forbindelser til stinettet, der det anlegges nye adkomster ved vegens bruer, og særlig adkomsten ved Reipkrokkelva.

Merknadene tas til orientering.

Direktoratet for
Mineralforvaltning

Direktoratet gjør oppmerksom på at masseuttak i tilknytning til vegbygging bør reguleres i egen plan, og at uttak av mer enn 10.000 m³ masser er konsesjonspliktig.

Statens vegvesen opplyser at det ikke skal foretas masseuttak i planområdet, og at det skal utarbeides egne reguleringsplaner for ev. masseuttak.

Merknaden tas til orientering

Fylkesmannen i Troms
og Finnmark

Fylkesmannen har merknader tilfølgende forhold:

- Plansituasjonen
- Planprogram og konsekvensutredning
- Medvirkning
- Reindrift
- Naturmangfold og sårbare biotoper
- Vannmiljøkvalitet i Ramfjorden
- Samfunnssikkerhet
- Støy

Plansituasjonen

Fylkesmannen påpeker at reguleringsplanen delvis er i strid med overordnet plan, dvs. Kommuneplanens arealdel KPA.

Tromsø kommune legger til grunn at kommunestyret har fattet et prinsippvedtak i 2018, hvor en besluttet at E8 gjennom Ramfjorden skal legges på vestre side (bompengevedtaket 12.12.2018). I tillegg gir bestemmelsen til KPA fortrinn for kommuneplan 240, trasévalg for E8, der KPA er i motstrid med kommunedelplanen. Kommunen mener at reguleringsplanen er planlagt på et gyldig grunnlag iht. overordnede planer. Kommunestyret har også rett til å regulere arealer, selv om det ikke er iht. overordnet plan.

Merknaden tas til orientering.

Planprogram og konsekvensutredning.

Det vises til at konsekvensvurderingen for naturressurser er oppsummert feil i samlet ikke-prissatt konsekvenser vestre trasé, vist i tabell 7-4.

Påvist feil i konsekvensutredningen for naturressurser, tabell 7-4, er en inkurie, og er rettet opp i planbeskrivelsen.

Merknaden er tatt til etterretning.

Medvirkning.

Fylkesmannen mener det ikke er gjennomført opplegg for særlig medvirkning for sårbare grupper, som for eksempel barn- og unge. Ber om at dette gjennomføres før endelig vedtak.

Tromsø kommune og Statens vegvesen mener at det har vært en god og tilstrekkelig medvirkning for alle i planprosessen. Planen er blitt presentert i digital modell og i en kartfortelling med tekst og bilder, slik at alle grupper vil kunne forstå planen fra visuelle medier. Det vil ikke bli lagt opp til ytterligere medvirkning før kommunestyrets endelige vedtak.

Merknaden tas ikke til følge.

Reindrift

Fylkesmannen viser til problemstillingene ved å opprettholde flyttleien i Sørbotn. De er enig i vurderingene som fremkommer i konsekvensutredningen, at eksisterende flyttlei bør opprettholdes og at det som avbøtende tiltak opprettes ny overgang for kryssing av E8 ved Sarastein.

Merknaden tas til orientering.

Naturmangfold og sårbare biotoper.

Fylkesmannen er bekymret for ålegressengen ved brufoten på Leirbakken ut fra mulig endring av strømningsforholdene på brufundamentene. Gråorskogen ved Leirbakken bør sikres mot skade.

Statens vegvesen mener at Fylkesmannens vurdering av strømningsforholdene ved brua er feiltolket. Aquaplan-Nivas rapport gir ikke slike indikasjoner som Fylkesmannen er bekymret for. Ålegressengen vil bli ivaretatt på best mulig måte ved å legge ut siltgardiner, slik at finmassene ikke fylles over ålegresset. Det er for øvrig to andre forekomster av Ålegress i nærheten som er større i omfang og har «bedre kvalitet».

Gråorskogen ved Leirbakken vil bli sikret gjennom marksikringsplanen som utarbeides før anleggsstart.

Merknaden tas til orientering.

Brukonstruksjon og vanngjennomstrømning.

Fylkesmannen mener planen for konstruksjon av brua over Ramfjorden er for lite konkret, og at det i teorien kan anlegges en brukonstruksjon som kan redusere vanngjennomstrømningen i fjorden. De ber om at bestemmelsene fastsetter en begrensning på maksimalt 12 brufundamenter i sjø.

Bestemmelsene er endret slik at brua vil få ha maksimalt tolv fundamenter i sjø.

Merknaden er tatt til følge.

Presisering av bestemmelsene

Fylkesmannen ber om at bestemmelsene presiserer kravet til revegetering.

Bestemmelsene er endret med mer presise krav til revegetering.

Merknaden er tatt til følge.

Hensynet til samfunnssikkerhet.

Fylkesmannen ber om at skredfaglig rapport, B11172 av 2020, innarbeides i bestemmelsene, og ber om at islast på brua ivaretas videre i planprosessen.

Skredfaglig rapport er innarbeidet i bestemmelsene, og islast på brua vil bli ivaretatt i den videre prosjekteringen av brua.

Merknaden er tatt til følge.

Hensynet til støy

Fylkesmannen presiserer at kravet til støytiltak på boliger gjelder støy på fasade med mer enn 55 dB, og ikke 56 dB, slik at syv boliger har krav om støydempende tiltak.

Det bes om en spesifisering av støyvollenes størrelse, og at bestemmelsene for støy på uteoppholdsareal tydeliggjøres.

Søndre Ramfjord
grunneierlag

Støytiltakene er etablert i henhold til gjeldende forskrifter, men valg av materiale/utforming detaljeres i prosjektering.

Fylkesmannens ønske om en nærmere spesifisering av støyvollene er tatt med i bestemmelsene.

Støyrapporten er oppdatert, slik at ytterligere syv boliger med kartlagt nivå 55 desibel mot fasade er tatt med i tabell 5 for gul støysone.

Rekkefølgebestemmelse sikrer at alle støytiltak er ferdigstilt før veganlegget tas i bruk.

Merknadene er tatt til følge.

Rolf Øystein Sandvoll

Grunneierlaget ønsker at det tilrettelegges bedre for kollektivtrafikk med bussholdeplass ved Hans Larsa-neset, med muligheter for pendlerparkering.

I planforslaget er det innregulert kollektivknutepunkt på Laukslett i tilknytning til vegen til ASKO. Statens vegvesen var i dialog med Troms og Finnmark fylkeskommune da planforslaget ble utarbeidet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtransport og foreslår kun kollektivknutepunkt/bussholdeplass på Leirbakken.

Merknaden tas ikke til følge.

Sandvoll ønsker at det avsettes areal for stopp og parkering langs strekningen fra Sørbotn til Hans Larsa-neset, og helt lav fartsgrense for å kunne nyte utsikten til fjorden og østsiden. Det bes videre om at det etablert avkjørsel til Andersdalen og Balsfjord ved Hans Larsa-neset.

Vegens standard tilsier høy fartsgrense, og stopp og utfartsparkering langs vegen er ikke forenlig med trafiksikkerhetsmessige hensyn.

Det er regulert adkomst fra E8 ved Hans Larsa-neset til eksisterende fylkesveg 7902.

Harald Bjørn Hansen

Merknaden tas ikke til følge.

- Hansen ønsker at adkomsten til hans utmark flyttes til et mer egnet sted

Det vil bli etablert markavkjørsel ved hans eiendom som eneste markavkjørsel på strekningen. Adkomsten er plassert der det teknisk og terrengmessig er mulig.

- Han frykter for støv og støy, og ønsker at vegen legges i en annen linje, slik at en unngår forbikjøringsfelt ved hans eiendom. En skredoverbygning eller tunnelløsning forbi Storkollen vil gi bedre et miljø på hans eiendom.

Isabella Hansen
36/8

Ved ferdigstilling av vegen skal støv- og støyforholdene være innenfor akseptabelt nivå iht. støyforskriftene. Avbøtende tiltak blir gjennomgått samlet før veganlegget starter, og vil følge de anbefalinger som er gitt i støyrapporten. Det vil være aktuelt med støygjerder/voller og fasadetiltak på boliger. Bruk av skredoverbygg eller tunnel er uaktuelt, da det settes opp støtteforebygninger som forhindrer skred. Merknaden tas ikke til følge.

- Hansen vil at vannforsyningen skal sikres både til våningshus og fjøs.

Det skal utarbeides en plan for å sikre vanntilførsel til alle hus/hytter langs den nye vegtraseen, hvor det blir anledning til å befare området før nye vannanlegg etableres. Nye vannanlegg skal være ferdigstilt før anleggsstart.

- Støyskjerming: Hansen ønsker boligen skal få en utstrakt støyskjerming.

Ved ferdigstilling av vegen skal støv og støyforholdene være innenfor akseptabelt nivå i ht. støyforskriftene. Avbøtende tiltak blir gjennomgått samlet før veganlegget starter og vil følge de anbefalinger som er gitt i støyrapporten. Det vil være aktuelt med støygjerder/voller og fasadetiltak på boliger. Merknaden tas til etterretning

- Vannforsyning: Hansen vil at drikkevannsforsyningen skal sikres.

Det skal utarbeides en plan for å sikre vanntilførsel til alle hus/hytter langs den nye vegtraséen, hvor det blir anledning til å befare området før nye vannanlegg etableres. Nye vannanlegg skal være ferdigstilt før anleggsstart. Merknaden tas til etterretning.

- Vegutforming og skredsikring: Hansen ber om at vegen utformes slik at forbikjøringsfelt ikke blir etablert ved hennes eiendom, og at det etableres en rassikringstunnel forbi Storkollen.

Bruk av skredoverbygg eller tunnel er uaktuelt, da det settes opp støtteforebygninger som forhindrer skred. Merknaden tas ikke til følge.

- Ønsker kjørbare undergang til utmarka:

Terrenget tilsier at undergang ikke kan etableres på forsvarlig vis. Det legges opp til markavkjøring fra E8, slik at utmarka kan nås med maskinelt utstyr på sommerstid. Merknaden tas delvis til følge.

	Hansen ønsker at brua skal etableres før anleggsstart av veg, da hun frykter at brua ikke vil stå. <i>Alle geotekniske undersøkelser tilsier at brua vil stå trygt og stabilt. Reguleringsplanen vil ikke styre rekkefølgen i anleggsarbeidet. Merknaden tas ikke til følge.</i>
Magnar Richardsen	Richardsen er absolutt imot etablering av E8 på vestsiden av Ramfjorden, og mener budsjettene for veganlegget ikke er realistisk. Han er kjent med at vegen vil medføre rivning av bolig og uthus på eiendommen 27/44, Laukslett. <i>Denne plansaken gjelder detaljregulering av E8 på vestsiden, og behandler ikke valg av vegtrasé.</i> <i>Merknaden tas til orientering.</i>
Odd Harald Johansen 35/13, nord for Lavangsdalen	- Det påpekes behovet for å flytte vannkummer ved 37/11 og 37/5. <i>Det skal utarbeides en plan for å sikre vanntilførsel til alle hus/hytter langs den nye vegtraséen, hvor det blir anledning til å befare området før nye vannanlegg etableres. Nye vannanlegg skal være ferdigstilt før anleggsstart.</i> <i>Merknaden tas til etterretning.</i> - Det ønskes flere busstopp for Express buss. <i>I planforslaget er det innregulert kollektivknutepunkt på Laukslett i tilknytning til vegen til ASKO. Statens vegvesen var i dialog med Troms og Finnmark fylkeskommune da planforslaget ble utarbeidet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtransport og foreslår kun kollektivknutepunkt/bussholdeplass på Leirbakken.</i> <i>Merknaden tas ikke til følge</i> - Det er ikke ønskelig med fylling i fjord ved Storkollen. <i>Det er ikke påvist noen naturverdier i det området der sjøfyllingen skal ligge. Sammenlignet med tidligere forslag er sjøfyllingen redusert ved at det nå anlegges skredsikringer i fjellsiden.</i> <i>Merknaden følges ikke opp.</i> - En frykter at brupilarene vil forstyrre strømningsforholdene i fjorden. <i>Undersøkelser og analyser utført av Aquaplan Niva viser at etableringen av brua har liten konsekvens for det marine miljøet i Ramfjorden. Merknaden følges ikke opp.</i> - Det er ønskelig med veg over E8 ved Fredheim 35/13 <i>I reguleringsbestemmelsen pkt. 2.3.1 er det gitt adkomst til gnr. 35, bnr. 13 via utmarksveg bak skredvollen på Mostad via Statskog sin eiendom gnr. 35, bnr. 3.</i> <i>Merknaden følges ikke opp.</i>
Breivikeidet utviklingslag	Breivikeidet utviklingslag er motstander av trasévalget, og peker på flere negative forhold til vestre alternativ. Det gjelder kostnader

bruer, ising på bru som følge av frostrøyk, mangel på kostnadsvurderinger videre inn til byen, isgang i fjorden, strømningsforholdene i fjorden, tidligere ras og rasfare, samt problematiske grunnforhold. Husene på Leirbakken rister når vogntog kjører forbi, noe som bekrefter ustabile grunnforhold. Utviklingslaget er bekymret for støyforurensningen av eksisterende bebyggelse på vestsiden av fjorden, ved at traséen er lagt så høyt i terrenget og med fartsgrense på 90 km/t. E8 på vestsiden vil ikke avhjelpe trafikksituasjonen i Ramfjorden for trafikk nordfra. Det argumenteres bredt for at østre trasé vil være mer fordelaktig. Trygging av skolevei og fjerning av tungtransport ut av boligområdene, vil være å legge vegen på den allerede vedtatte østsiden. Det er også planlagt et stort industriområde på Ramfjordmoen, som forsterker dette behovet. Det er for lite helhetstenkning når man ikke vurderer andre fremtidige forbindelser mot Ullsfjorden og storbåthavn i Tønsvika, mv. Østre trasé vil redusere utslipp i form av sparte kilometer og rensing av utslipp.

Statens vegvesen har svart på alle faglige innspill til den planlagte traséen. Dette omhandler skredfare og skredfaglige vurderinger som er gjort. Konsekvenser av vannutskifting i fjorden ved ny bru er kartlagt, som viser at det ikke ventes å medføre dårligere vannutskifting eller redusert oksygeninnhold i bunnvannet. Det er ellers gjennomført støyrapport som er vedlagt i planforslaget og avbøtende tiltak for dette. Diskusjonen om trasévalg blir ikke kommentert.

Merknaden tas til orientering.

Solveig Holte Johansen

- Johansen ønsker ikke anlegg av vestre trasé for E8

Merknader til valg av trasé behandles ikke i dette planforslaget.

Merknaden tas til orientering.

- Det bemerkes at vegtraséen vil gå over hennes og søsterens ubebygde fraskilte parseller.

Ved behov for å erverve nødvendig areal på grunn av trasévalget, vil Statens vegvesen ta kontakt med grunneier når planforslaget er vedtatt.

- Hun mener fjordens dyreliv ikke er tilstrekkelig vurdert i planen.

I planbeskrivelsens kap. 5.11.2 belyses virkningene for naturmangfoldet, samt at virkningene vurderes opp imot naturmangfoldsloven, se kap. 5.11.3. Plantiltaket medfører riktignok noen negative virkninger, men kravene i naturmangfoldsloven er oppfylt.

Tindtunellen Tromsø
AS

Merknaden tar opp tidligere saksbehandling av E8 og feil de mener er gjort i sammenheng med dette, samt utfyllende drøfting av vestre opp mot østre trasé. Sammenligningen av traséer er gjort for de fleste fagområder i reguleringsplanen, herunder trafikkulykker, CO₂, anleggskostnader, samfunnsøkonomi, geologi, rasfare, natur og biologi. Tindtunnelen mener at lovpålagt informasjonsmøte ikke er gjennomført. Informasjonsmøtet ble gjennomført ved planstart i januar. Ved høring av planforslaget ble det ikke gjennomført informasjonsmøte, grunnet situasjonen med corona. De mener høringsfristen burde utsettes med 2-3 uker, slik at lovpålagt informasjonsmøte kunne gjennomføres. I det første informasjonsmøtet nektet vegvesenet å svare på spørsmål knyttet til trasé. Fylkesmannens brev av 12. mars mener de bekrefter at trasévalg er en høyst lovlig og nødvendig del av planprosessen.

Store deler av merknaden omhandler trasévalg som ikke blir kommentert av vegvesenet. Det kommenteres kun merknader knyttet til planarbeidet for vestre trasé. Kostnader blir heller ikke kommentert da planforslaget kun tar stilling til arealdisponeringen. Vegvesenet kommenterer grunnforholdene som det er gjort undersøkelser av, og viser ellers til virkninger på naturmangfold og avbøtende tiltak som det er gjort rede for i planforslaget. Påstanden om saksbehandlingsfeil og lovstridigheter kan overprøves av Fylkesmannen innenfor rammen av klagebehandlingen for reguleringsplaner.

Merknaden tas til orientering.

Magne Nymo

- Nymo mener planen ikke har hensyntatt fjordmiljøet. I planbeskrivelsens kap. 5.11.2 belyses virkningene for naturmangfoldet, samt at virkningene vurderes opp imot Naturmangfoldsloven, se kap. 5.11.3. Plantiltaket medfører riktignok noen negative virkninger, men kravene i Naturmangfoldsloven er oppfylt. Merknaden tas ikke til følge.

- Han mener det ikke er tatt hensyn til støyforholdene for beboerne på østsiden av fjorden. Trafikkstøy avtar med økt avstand, og ny «støysituasjon» på østsiden av Ramfjorden blir vurdert som alminnelig trafikkstøy under grenseverdiene. Mindre trafikk på østsiden vil medføre at den direkte trafikkstøyen avtar, noe som vil være positivt for bomiljøet. Merknaden tas ikke til følge.

- Han mener det ikke er tatt hensyn til mulig ising av vegdekket på broen. Med tanke på eventuell is i vegbanen på brua over Ramfjorden, er dette et driftsspørsmål som blir ivarettatt. Merknaden tas ikke til følge.

Vegard Skogland og
Gro Grønnbakk

Vegard Skogland og Gro Grønnbakk mener at vestre trasé vil ha betydelige større negative konsekvenser for naturtyper, landskap, fjordmiljøet, geologi og matjord enn det som er kommet fram i konsekvensutredningen og i debatten. De mener at østlig trasé kombinert med Tindtunnelen er et bedre alternativ. Det mangler en helhetlig konsekvensutredning som tar for seg ulike alternativ til innfartsveg helt til Tromsø. Tindtunnelen er viktig for å avlaste dagens E8 inn mot byen, og som i dag påfører omgivelsene negative konsekvenser som støy, forurensning og barriere mot fjæra.

De negative virkningene på natur og miljø i planforslaget er undervurdert. Leirbakkodden er et svært verdifullt område og er en dominerende landskapsform etter siste istid. I området er det høyt arts mangfold og lokalt sjeldne naturtyper. Det er også en hekkende koloni med sandsvaler. Det er en gammel slåtteeing og en gammel sjøsamisk gård som vil gå tapt ved realisering av vestre trasé. Alle disse delverdiene gjør at Leirbakkodden med strandsone må vurderes svært høyt. Vestre trasé medfører også nedbygging av fjæra. De er ikke enig at vestre trasé lar seg kombinere med Tindtunnelen, grunnet terreng, geologi, kryssing av elvedal med stor vannføring og kostnader som følge av lengre tunnellop. Leirbakken er ellers plassert i risikoklasse 4 for leirskred. Vestlig trasé vil heller ikke fange opp trafikken fra fylkesvei 91, som fortsatt vil måtte gå gjennom tettbebyggelsen i Ramfjord.

Vegvesenet viser til gjennomført konsekvensutredning for naturmangfoldet og foreslåtte avbøtende tiltak. Det er også gjennomført kartlegging av samisk fjordbosetning, som Sametinget er tilfreds med. Tilleggsutredningene på landbruk vurderer Fylkesmannen som tilstrekkelig. NVE har ikke vesentlige merknader til gjennomført geoteknisk undersøkelse, og bekrefter dermed at områdestabiliteten i planområdet er ivarettatt. Resterende merknader tar opp diskusjonen om trasévalg som ikke blir kommentert.

Torfinn Svendsen

Merknaden tas til orientering.

Svendsen mener det er tatt lite hensyn til estetiske virkninger i utredningen og prosjekteringen av E8 på vestsiden, og at vertikalkurver som er planlagt gir økt fare for ulykker.

Estetiske virkninger er utredet i forbindelse med planarbeidet. Det er riktig at brua påvirker landskapsbildet negativt, men for å redusere de menneskeskapt virkninger er det foreslått en rekke avbøtende tiltak nevnt i planbeskrivelsens [kap 5.9.4. link](#) Vegens vertikalkurvatur er planlagt etter Statens vegvesen sin vegnormal N100, og stigningsforholdene er innenfor kravene.

Arild Karlsen

Merknaden tas til orientering.

- Arild Karlsen mener hans sommerfjøs på Hans Larsa-neset bør bevares, og at traséen bør legges om.

Sommerfjøset er på reguleringsplankartet krysset ut, og vil dermed innløses. Fjøset har ingen verdi som kulturminne, og samfunnsøkonomisk finnes det ingen argumenter som tilsier at vegen skal legges om på grunn av fjøsens beliggenhet.

- Det er ønske om at adkomsten til utmarka skal legges som overgang over E8.

Samfunnsøkonomisk finnes det ingen argumenter for å lage overgang over E8 dersom det er mulig å legge til rette for en likeverdig løsning som er billigere. I dette tilfelle får grunneieren tilgang til eiendommen sin via utmarksvegen på Hans Larsa-neset.

- Karlsen er opptatt av at vanntilførsel fra egen brønn blir opprettholdt.

Det skal utarbeides en plan for å sikre vanntilførsel til alle hus/hytter langs den nye vegtraséen.

- Karlsen fremlegger behovet for gjerder, støyvoller, rasteplass og bussholdeplass.

Det er ikke behov for å sette opp sikringsgjerder, da det ikke blir noen store skjæringer som trenger denne form for sikring. Det vil ikke bli etablert noen rasteplass på Hans Larsa-neset. Det er ikke planlagt flere bussholdeplasser ut over den som vises på Leirbakken. Dette i dialog med Troms og Finnmark fylkeskommune.

Merknadene tas ikke til følge.

Torild Hauan

Torild Hauan mener det ikke er tatt hensyn til hennes eksisterende avkjørsel over E8, og ber videre om at det tas hensyn til en brønn som ligger i kommende trasé.

Ny adkomst blir etablert via felt o_SKV3, og vil gå under E8 (planskilt) via veganlegget til Asko. Det skal utarbeides en plan for å sikre vanntilførsel til alle hus/hytter langs den nye vegtraseen. Merknaden tas til orientering.

Audun Henriksen

Audun Henriksen frykter at grunnforholdene på vestsiden av Ramfjord, og da særlig på Hans Larsa-neset og Leirbakken, ikke er egnet for vegbygging. Han mener massene i hovedsak består av leire og silt. Flere lokale ras er bevis for dette.

Når det gjelder grunnforholdene er det gjennomført geotekniske undersøkelser, og for nærmere informasjon henviser vi til tilsvarende geoteknisk rapport. NVE, som er fagmyndighet for skred, har uttalt seg om kvikkleire og har ikke noen vesentlige merknader angående grunnforhold. De bekrefter dermed at områdestabiliteten i planområdet er ivaretatt.

Merknaden tas til orientering.

06 Endringer etter merknadsbehandling

I forbindelse med merknadsbehandlingen er det foretatt følgende endringer i kart og bestemmelser:

- Nedre del av Steinbakkelva skal forsterkes mot flom
- Støygrense mot fasade er presisert
- Støyvollene er presisert i størrelse og lengde i egen tabell
- Maksimalt antall brufundamenter er fastsatt
- Nye hensynsoner for kulturminner i Sørbotn er fastlagt i plankart og bestemmelser
- Et delareal i Sørbotn er tatt ut av planen i påvente av at kulturmyndighetene skal frigi det fredede kulturminne.
- Ålegressforekomsten skal beskyttes ytterligere med siltgardin
- Markavkjørsel knyttet til eiend.36/1, 2, og 5 er lagt inn i kartet

07 Konklusjon

Detaljreguleringen av E8 Sørbotn – Laukslett på vestsiden av Ramfjorden er løst på en tilfredsstillende måte. Den tilrettelegger for en sikker innfartsveg med høy standard og god tilpasning til landskapet.

Planen er tilfredsstillende løst med hensyn til rasjonell veglinje og koblinger til eksisterende veger, tilstrekkelige adkomster til utmark og akseptable løsninger for å ivareta drikkevann, natur og miljø. Tiltak mot flom og skred gir en sikker vegløsning.

Detaljregulering av E8 på vestre side av Ramfjorden anbefales godkjent.

Et lite delområde i Sørbotn er tatt ut av planen i påvente av kulturmyndighetenes formelle frigivelse av automatisk fredet kulturminne. Den delen av planen vil bli vil fremlagt for godkjenning av kommunestyret i september/oktober 2020.

Vedtakskompetanse

Kommunestyret

Vedlegg

Oversiktskart E8, plabn1920

ROS-analyse E8 Sørbotn - Laukslett, 2020

Merknadshäfte E8 Sørbotn-Laukslett vestre trasé

Planbeskrivelse E8 Sørbotn-Laukslett vestre trasé 01.07.2020

Reguleringsbestemmelser E8 Sørbotn-Laukslett, vestre trasé 19.06.2020(1)

Plankarthäfte_A3_rev

1920 plankart med hensynssoner

1920_plankart uten hensynssoner